

розвитку. Формування в 2013 році зростаючого тренду обумовлено негативним впливом податкового тиску на промислові підприємства, що в умовах рецесії економіки значно погіршує вкрай складне становище промислової галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Корінев В.Л. Цінова політика підприємства: [монографія] / В.Л. Корінев. – К.: КНЕУ, 2001. – 257 с.
2. Бокулева М.О. Ціноутворення на продукцію машинобудівних підприємств з урахуванням поведінки споживачів: дис. на здобуття наукового ступеня канд. ек. наук: 08.00.04 / Запоріжжя, 2010 р. – 184 с.
3. Уткин Э.А. Цены. Ценообразование. Ценовая политика / Э.А. Уткин. – М.: ЭКСМОС, 1997. – 243 с.
4. Борисов А.Б. Большой экономический словарь / А.Б. Борисов. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: Книжный мир, 2006. – 860 с.
5. Методичні рекомендації з формування цін на продукцію (роботи, послуги) промислових підприємств. – К.: ДП ДІКТЕД Міністерства промислової політики України, 2009. – 326с.
6. Кучерова Г.Ю. Ціноутворення на нову продукцію машинобудівних підприємств: дис канд. економ. наук: 08.00.04 / Кучерова Г.Ю. – Запоріжжя, 2011. – 189 с.
7. Офіційний сайт Державного служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.
8. Круглий стіл «Врятувати промисловість» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://silnaukraina.com/kruglij-stil-vryatuvati-promislovist/>.
9. Системна криза в Україні: передумови, ризики, шляхи подолання: аналіт. доп. / Я.А. Жаліло, К.А. Кононенко, В.М. Яблонський [та ін.]; за заг. ред. Я.А. Жаліло. – К.: НІСД, 2014. – 132 с.

УДК [658.15:621]:005.21

Яртим І.А.

аспірант кафедри економічного аналізу

Харківського національного економічного університету імені Семена Кузнеця

УМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ СТРАТЕГІЧНИХ ЗМІН МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Стаття присвячена аналізу існуючих умов функціонування підприємств машинобудівної галузі України. Виділено загрози та ризики безпеці реалізації існуючих типів стратегічних змін. Наведено оцінку можливих варіантів подолання кризового стану галузі в аспекті забезпечення економічної безпеки підприємств.

Ключові слова: економічна безпека, машинобудування, стратегічні зміни, ризик, загрози, перспективи.

Яртым И.А. УСЛОВИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Статья посвящена анализу существующих условий функционирования предприятий машиностроительной отрасли Украины. Выделены угрозы и риски безопасности реализации существующих типов стратегических изменений. Приведена оценка возможных вариантов преодоления кризисного состояния отрасли в аспекте обеспечения экономической безопасности предприятий.

Ключевые слова: экономическая безопасность, машиностроение, стратегические изменения, риск, угрозы, перспективы.

Iartym I.A. TERMS OF ECONOMIC SECURITY STRATEGIC CHANGE SUPPORT FOR MACHINE BUILDING ENTERPRISES

The article deals with a analyze the existing modalities of machine-building enterprises of Ukraine. Highlighted the threats and security risks to the implementation of existing types of strategic change. The assessment of possible options for overcoming the crisis state of the industry in terms of economic security companies.

Keywords: economic security, engineering, strategic changes, risks, threats, prospects.

Постановка проблеми. Виникнення кризових явищ в економічних системах різного рівня обумовлюють необхідність та актуальність досліджень питань існування, функціонування, змін та розвитку економічних суб'єктів. Однією з передумов успішного виведення економіки України на високий економічний рівень є випереджаючий розвиток машинобудівного комплексу як основи високотехнологічного оновлення інших галузей виробництва. Такий розвиток ґрунтується на реалізації стратегічних змін.

Сучасні машинобудівні підприємства функціонують в умовах постійної зміни внутрішніх та зовнішніх факторів розвитку, що несуть у собі як можливості, так і погрози та ризики. Знання цих факторів, уміння визначати й оцінювати їхній вплив на економічну безпеку підприємства дозволяють впливати на рівень ефективності діяльності та розвитку підприємства, створювати ефективний механізм управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Забезпечення економічної безпеки підприємства в умовах невизначеності зовнішнього середовища останнім

часом стає одним із пріоритетів наукових досліджень у сфері економіки. Питанням дослідження особливостей зовнішнього середовища підприємств машинобудування приділяють підвищену увагу як вітчизняні, так і зарубіжні вчені, такі як: таких як: В.М. Геєць, М.О. Кизим, І.Ю. Матюшенко, В.В. Шпілевський, В.Є. Хаустова, С.В. Антоненко, С.В. Беренда, Н.В. Белікова, О.В. Козирева, Ш.А. Омаров, А.Д. Олійник, І.В. Ярошенко, І.Б. Семигуліна, О.Ю. Полякова, В.О. Шликова, О.В. Ханова, А.О. Костенко, Ю.М. Маханьова, В.В. Івантер, ВА. Ясинський, О.О. Шіров, А.М. Анісімов та ін.

Постановка завдання. У той же час недостатньо дослідженим є вплив зовнішніх факторів на економічну безпеку стратегічних змін машинобудівних підприємств, що обумовлює значною мірою заходи з її забезпечення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Високий рівень нестабільності та невизначеності, репресивність розвитку, притаманні нині світовій економіці, обумовлюють специфічні ризики й виклики для

кожної з національних держав, незалежно від рівня розвитку чи географічного розташування. Потреба адаптації до коливань світових ринків, непередбачуваності фінансових потоків актуалізує зусилля урядів щодо відновлення макроекономічної стабільності та поживлення економічного зростання.

Високий рівень відкритості української економіки зробив неминучим втягування її в глобальну економічну стагнацію. Ризики поширення світових депресивних тенденцій на національну економіку накладають відбиток на реалізацію стратегії економічних і соціальних реформ, подекуди різко звужуючи їх ресурсний потенціал чи й підвищуючи соціальну ціну. Досягнення реальної антикризової стійкості національної економіки майже неможливе без послідовного реформування головних сфер економічного й соціального життя, спрямованого на подолання нагромаджених суперечностей, які є генераторами постійної нестабільності, і створення умов для максимального розкриття національного економічного та соціального потенціалу [17, с. 7].

Для кожної країни, яка вважає себе більш-менш розвинутою, розвиток машинобудування є певним «квитком» до клубу заможних і авторитетних країн. Для України, яка за радянських часів посідала одне з провідних місць у світі за ступенем розвитку машинобудування, сьогодні особливо актуальною проблемою є визначення можливостей і загроз для цієї експортної галузі від членства країни у Світовій організації торгівлі (СОТ) з урахуванням поглибленої інтеграції України до таких регіональних економічних об'єднань, як Європейський союз (ЄС) або Митний союз РФ, Білорусі і Казахстану (МС).

Машинобудування – експортоорієнтована галузь. Як зазначають співробітники Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України [1], внаслідок лібералізації режиму доступу України до зовнішніх ринків у результаті вступу до СОТ суттєвого збільшення обсягів виробництва продукції машинобудування не відбулось.

Але товарні потоки експорту продукції машинобудування мали тенденцію до зростання. У вартісному вимірі обсяг продукції на експорт збільшився майже в 2,5 рази – з 42,8 млрд грн до 106,2 млрд грн і становив 73,8% в обсязі виробництва машинобудівної продукції. Імпорт продукції машинобудування

збільшився в 1,8 рази. Після вступу до СОТ частка продукції машинобудування в загальному експорті українських товарів зросла з 17,2% до 19,3% у 2012 р. (тобто в 1,12 рази), а в загальному імпорті товарів зменшилась з 32,7% до 26,5% (у 1,23 рази) [1].

Проте така позитивна статистика щодо експорту продукції машинобудування позитивно не вплинула на рівень його економічної безпеки, що представлено в таблиці 1.

Як видно з наведеної таблиці після вступу до СОТ основні показники економічної безпеки машинобудівної галузі України не поліпшились – з восьми основних показників сім не відповідали пороговому значенню, а саме такі:

- 1) частка машинобудування в промисловому виробництві;
- 2) дефіцит зовнішнього торговельного балансу машинобудівної продукції;
- 3) імпортна залежність внутрішнього ринку машинобудівної продукції;
- 4) експортна залежність від кон'юнктури зовнішніх ринків машинобудівної продукції;
- 5) ступінь зношення основних засобів у галузі;
- 6) обсяг інвестицій в основний капітал;
- 7) інноваційна активність підприємств галузі.

Однак уже в 2013 році зросли загрози ринковій безпеці підприємств машинобудування, що пов'язано зі зниженням таких перспективних після вступу до СОТ обсягів експорту. Порівняльна динаміка обсягів експорту продукції машинобудування України в розрізі найбільших споживачів за 2012–2013 рр. представлена на рисунку 1.

Найбільша сума експорту продукції машинобудування припадає на країни СНД, у 1-у чергу, на РФ і Казахстан. І саме по цих країнах у 2013 р. відбулося найбільше скорочення. Ряд країн, таких як Узбекистан, Великобританія, США покинули першу десятку покупців. Проте необхідно відзначити, що відбулося значне зростання експорту в Китай (у 2,3 рази), до Польщі (на 31,6%) і в Чехію – (на 41,7%).

Так, скорочення експорту в країни СНД склало 24%, до Європи – 15,4%, в інші країни – 6,7%. Відповідно, питома вага країн СНД в експорті продукції машинобудування з України впала з 69,2 до 65,6%, питома вага Європи зросла з 19,8 до 20,8%, інших країн – з 11 до 13,6%.

Таблиця 1

Показники економічної безпеки машинобудування України до та після вступу до СОТ [2, с. 62]

Показник	Од. вим.	Порогове значення	Період	
			До вступу (2007)	Після вступу (2012)
Частка машинобудування в промисловому виробництві	%	> 20	13,7	10,2
Відношення дефіциту (профіциту) торговельного балансу машинобудівної продукції до загального обсягу зовнішньої торгівлі (сальдо до суми експорту та імпорту)	%	< 5	-40,0	-25,7
Частка імпорту машинобудівної продукції у внутрішньому споживанні (ємності ринку)	%	< 30	64,3	85,6
Відношення експорту машинобудівної продукції до обсягу виробництва машинобудівної продукції	%	< 50	43,6	73,8
Ступінь зносу основних засобів у машинобудуванні	%	< 35	68,9	84,3
Відношення обсягу інвестицій до вартості основних фондів у машинобудуванні	%	> 6	6,0	2,6
Частка підприємств, що впроваджують інновації, у загальній кількості машинобудівних підприємств	%	> 50	23,3	24,5
Частка реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі машинобудівної продукції	%	> 5	15,6	8,2

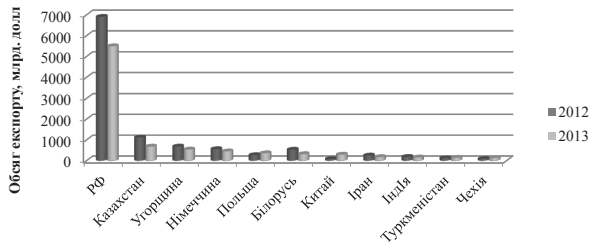


Рис. 1. Порівняльна динаміка обсягів експорту продукції машинобудування України в розрізі найбільших споживачів за 2012-2013 рр.

Складено за [3; 8]

Усі тенденції 2013 р. посилюються в 2014 р. За перші 2 місяці експорт залізничних локомотивів і вагонів до РФ впав у 3 рази, засобів наземного транспорту на третину, судів – у 5 разів. Практично не змінився лише експорт турбін, насосів, запчастин. Та ж ситуація і з Казахстаном – падіння по залізничному транспорту в 5 разів, з турбін і насосів – на третину. Експорт машинобудівної продукції в країни ЄС незначно виріс.

Аналізуючи представлені статистичні дані можна дійти висновку, що для підвищення рівня ринкової безпеки підприємства вітчизняного машинобудування змушені знижувати свою залежність від російського ринку збуту. Причина цьому криється не тільки в погіршенні політичних відносин зі стратегічним партнером. Олексій Андрейченко [4], старший аналітик інвестиційної компанії «Арт-Капітал» підкреслює, що в Росії у всіх секторах відбувається масштабна довгострокова політика з імпортозаміщення.

Сценарій імпортозаміщення передбачає певні зміни в коопераційних ланцюгах, перш за все, таких сфер діяльності, як авіа-, та суднобудування, а також залізничний транспорт. За розрахунками експертів НАНУ, РАН та Євразійського банку розвитку [15] зменшення експорту українських підприємств, задіяних у кооперації з російськими авіабудівною та ракетно-космічною галуззю, може скласти за 2013-2018 рр. 480 млн долл., а ВВП України при цьому може скоротитися на 390 млн долл. у цінах 2011 р.

Залежність експорту продукції українського суднобудування найменша. Це можна пояснити тим, що глибина кооперації російських виробників з українськими постачальниками комплектуючих є найменшою з т. з. вартісних показників.

Найкращі перспективи за умов російського імпортозаміщення є для виробників залізничного транспорту, оскільки в цій сфері в РФ більшою мірою планують заміщення імпорту кінцевої продукції, ніж проміжних вузлів та агрегатів. Важливу роль у цьому відіграють особливості коопераційних зв'язків у галузі, що «сформувались в рамках отдельных транснациональных холдингов и предполагают определенную декомпозицию бизнес-процессов с т.з. их экономической целесообразности» [15, с. 28]. Саме тому вплив політики імпортозаміщення на коопераційні зв'язки в сфері залізничного машинобудування буде не значним. За таких умов зменшення обсягів експорту цієї галузі може скласти за 2013-2018 рр. 190-240 млн долл., при цьому ВВП України може скоротитися на 140-180 млн долл. у цінах 2011 р.

За прогнозами експертів [15, с. 28] максимальні втрати (скорочення сукупного експорту України до 950 млн долл) в усіх сферах виникнуть у кінці

прогнозованого періоду, коли можуть бути введені в експлуатацію відповідні потужності, які заміщуватимуть українську продукцію на російському ринку.

Окрім того, у РФ розвивається торгівля з країнами ЄС, імпорт продукції з яких перевищує імпорт продукції машинобудівної галузі України в 10 разів. У разі повної відмови РФ від продукції машинобудування України підтримка з боку ЄС може полягати в збільшенні обсягів імпорту електротехнічної продукції з України, оскільки безмитна торгівля з країнами ЄС, яка оцінюється зростанням доходу всіх вітчизняних товаровиробників у межах 500 млн євро, не може компенсувати втрати машинобудування України в розмірі не менш 3-4 млрд дол. США. Це призведе до скрутного становища, і машинобудівна галузь втратить навіть внутрішній ринок без перспектив на подальше відродження. Машинобудуванню України необхідно буде або «пережити» складний процес трансформації, або постане питання про закриття цілого ряду провідних підприємств [5, с. 220].

Однак, у цьому аспекті є і певні позитивні моменти. Так, за статистикою, в останні роки українським машинобудівникам вдалося завоювати авторитет і розширити присутність на нових ринках: Індії, Китаю, ЄС, країнах Латинської Америки. Головним чином там купують продукцію енергетичного машинобудування (турбіни, компресори, генератори, трансформатори), авіадвигуни, космічну та військово-техніку та вагони. Тому, розглядаючи географічні перспективи збуту, крім основного «годувальника» – ринку СНД, можна виділити такі стратегічні ринкові орієнтири:

- внутрішній ринок України;
- країни ЄС;
- ринки Азії (у першу чергу Китай та Індія);
- ринки країн Африки;
- країни Латинської Америки.

Що стосується ринку ЄС, то в основному пільговий режим, що буде введено, надасть можливість у більшості для підприємств сільськогосподарської галузі, для продукції переробки сільського господарства, для переробної промисловості та для харчової промисловості. Можливо з'являться перспективи для легкої промисловості. Проте, це можливо лише за умови відповідності українських виробників тим технологічним нормам, які існують в ЄС. Однак, перспектив для машинобудування досить мало, оскільки вітчизняні станки та обладнання, і взагалі продукція машинобудування, відносно конкурентоспроможні як на території України та РФ.

Так, наприклад, широкомаштабно вийти на ринок ЄС залізничне машинобудування України не зможе. Світовий ринок уже поділений між європейськими компаніями таких провідних країн світу, як Німеччина («Siemens», «Voest Alpine», «Vossloh»), Велика Британія («Balfour Beatty», «Jarvis»), Франція («Alstom», «AMECSPICE»), а також США («General Electric», «General Motors») і Канадою («Bombardier Transporter») [5, с. 213].

Українське автомобілебудування вже втратило свій потенціал. Питома вага вітчизняного автомобілебудування на внутрішньому ринку скоротилася з 82,3% до 41,1%. На ринки РФ та ЄС продукція українського автомобілебудування майже не постачається. Частка ринку між внутрішніми та іноземними виробниками легкових автомобілів змінилась на користь імпортерів. З країн ЄС (Німеччина, Велика Британія, Чехія, Іспанія, Бельгія та ін.) у 2012 р. було імпортовано легкових автомобілів на суму 2,74 млрд дол. США, у 2013 р. – 2,54 млрд дол. США

[6]. За умови підтримки українського вітчизняного автомобілебудування воно спроможне задовольняти лише внутрішній попит.

За словами експерта [7], «євроінтеграційні процеси однозначно покращили б інвестиційний клімат в Україні в довгостроковій перспективі. Обсяг щорічних прямих іноземних інвестицій в економіку може збільшитися на 15-25% від існуючих обсягів на сьогодні».

Це, безперечно, покращило б ситуацію, що склалася в Україні. З 2010 р. в економіку було інвестовано в 11 разів менше, ніж у країни ЄС, у 2,5 рази менше, ніж у Китаї і навіть менше, ніж у Росії. Згідно з результатами опитування «Європейською бізнес асоціацією» (ЄБА) у 2013 році, перешкодою інвестиційному процесу 24% підприємців вважають посилення фіскального тиску, 15% – посилення валютного регулювання і 5% респондентів – торговельні війни з Росією.

Що стосується переорієнтації українського машинобудування на внутрішній ринок, то за словами прем'єр-міністра України А.П. Яценюка «українські виробники можуть працювати на модернізацію України». Директор Центру світової економіки та міжнародних відносин НАН України Олег Устенко зазначає, що цей напрям має великі перспективи. Експерт зазначає, що прем'єр-міністр А.П. Яценюк «снова піднімає ідею розвитку той концепції, которая есть, что Украина может стать своего рода транспортным хабом в плане европейского перемещения товаров с востока на запад. И здесь может идти речь о целом ряде таких моментов. Речь идет о развитии таких вот транспортных узлов, которые могли бы активнее работать в плане перевозки товаров с одного региона, и с востока на запад» [6].

Однак така переорієнтація потребує значних фінансових впливань у технічне та технологічне переозброєння галузі. Самостійно підприємства не зможуть здійснити такий перехід, оскільки не мають

вільних власних коштів. Держава ж за умов політичної та соціальної нестабільності наразі не зможе забезпечити належної фінансової підтримки.

Для того, щоб виготовляти продукцію конкурентоспроможну на зовнішніх ринках, у першу чергу необхідно змінити обладнання на більш досконале, що, більшою мірою, недоступне для вітчизняних підприємств за декількома причинами. По-перше, таке обладнання необхідно купувати за кордоном, а, отже, в іноземній валюті. За умов нестабільності української гривні такі витрати не можуть бути здійснені за власний рахунок машинобудівних підприємств. Навіть ті одиниці підприємств, що виділяли кошти на розвиток власного виробничого потенціалу, вимушені за таких умов скорочувати подібні фінансування.

По-друге, скористатися таким варіантом фінансування технічного переозброєння як кредитування в 2014 р. для підприємств стало складно. За даними НБУ [16, с.12-13] загальний обсяг банківських кредитів у національній валюті за перше півріччя 2014 року зменшився на 7,4% – до 552,7 млрд грн, в іноземній валюті – на 7,2% – до 35,8 млрд дол. США (в еквіваленті). Таке зниження кредитної активності банків обумовлювалося як скороченням кредитування корпоративного сегмента, так і населення. Так, загальний обсяг кредитів, наданих суб'єктам господарювання в національній валюті, за цей період зменшився на 7,9%, тоді як в іноземній валюті – на 5,3% (у доларовому еквіваленті). Рівень доларизації кредитного портфеля банків зростав з огляду на курсову переоцінку кредитів в іноземній валюті. Станом на початок липня 2014 року цей показник становив 43,4%, тоді як на початок поточного року – 34,0%. Водночас доларизація кредитів залишається на значно нижчому рівні, ніж до фінансово-економічної кризи 2008 року.

Для підвищення привабливості продукції машинобудування як на внутрішньому, так і на зовніш-

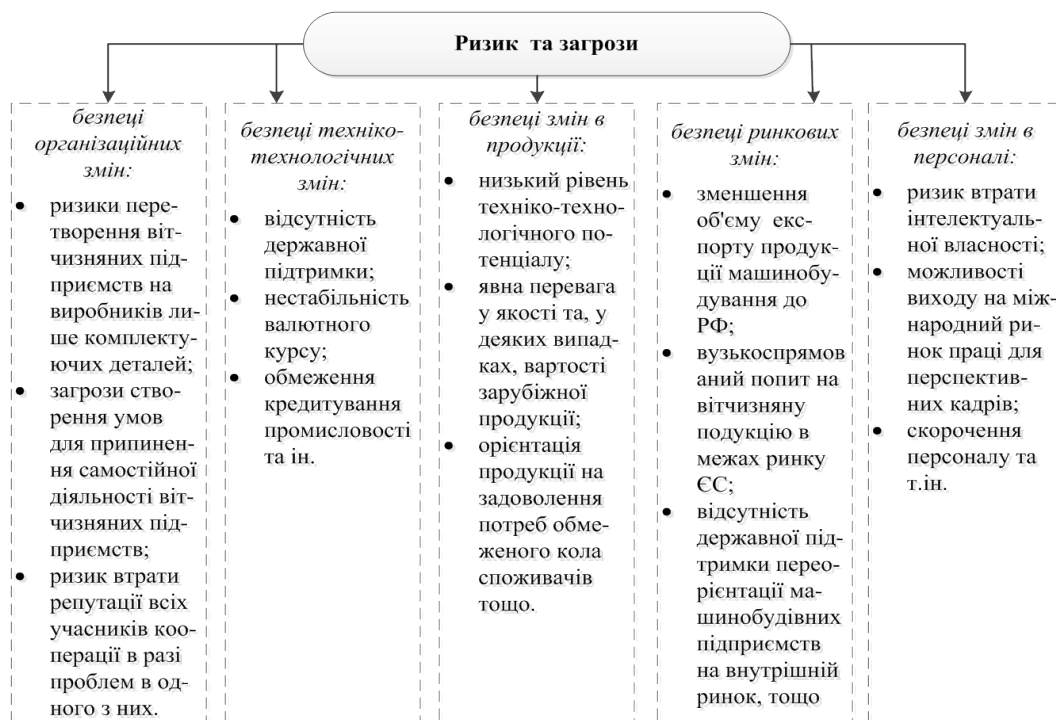


Рис. 2. Існуючі ризики та загрози безпеці стратегічних змін машинобудівних підприємств України

ніх ринках, експерти пропонують зробити ставку на спільний випуск високотехнологічної продукції з лідерами світового машинобудування. На думку, екс-міністра економіки, д.е.н. Володимира Ланового, для закріплення на міжнародних ринках необхідно мати кооперації. «Украинские предприятия нуждаются в новых технологических возможностях, а старые предприятия могли бы ремонтировать различные сложные машины» [12].

Однак такі організаційні зміни характеризуються підвищеними ризиками для їх економічної безпеки. Серед найбільш значимих негативних наслідків такої взаємодії з світовими промисловими виробниками можна виділити:

ризик втрати інтелектуальної власності [14], надмірна відкритість та доступність до внутрішньої інформації, що може призвести до незаконного використання доробок вітчизняних підприємств, на реалізацію яких не було достатньо коштів. Таким чином, іноземні машинобудівні підприємства можуть перетворити вітчизняні на виробників лише комплектуючих деталей, або створити умови для припинення самостійної діяльності останнім;

ризик втрати власних споживачів продукції через більш високу якість та популярність продукції підприємств-партнерів, або ж переманювання клієнтів;

ризик втрати репутації всіх учасників кооперації в разі проблем в одного з них;

ризик раптового вивільнення фінансово-економічних ресурсів у разі відмови іноземного партнера від угоди;

ризик тиску з боку партнера як більш конкурентоспроможного виробника продукції, який проявляється в нав'язуванні умов виробництва та ціни поставок виготовленої продукції;

ризик додаткових фінансових витрат на до оснащення (переоснащення) виробництва, впровадження нових методів логістики, навчання персоналу та ін., що обумовлено підвищеними вимогами до якості продукції та ритмічності її поставок [13];

необхідність постійної готовності до можливих змін умов співпраці з крупним партнером та ін.

Окрім того, така співпраця підвищує рівень загроз кадровій безпеці машинобудівних підприємств України. Кооперація з іноземними підприємствами відкриває для перспективних кадрів можливість виходу на міжнародний ринок праці, що значно знизить потенціал вітчизняного машинобудування. Є можливість виникнення певних проблем з освоєнням нових технологій, що пов'язано зі зниженням рівня освіти кадрів. У той же час відкриваються можливості розвитку системи знань шляхом нагромадження, аналізу й освоєння передового досвіду й інновацій в області машинобудування.

Таким чином, серед проаналізованих умов функціонування машинобудівної галузі можна виділити ризики та загрози безпеці стратегічних змін, які реалізуються, що представлені на рисунку 2.

Висновки з проведеного дослідження. З наведеного вище можна зробити наступні висновки. Підвищення агресивності зовнішнього середовища призвело до виникнення нових загроз і посилення їхнього впливу на результативність діяльності підприємств. Запобігання негативному впливу таких загроз на результати реалізації стратегічних змін можливо шляхом забезпечення своєчасної реакції на них і створення умов для реалізації стратегічних змін через ефективне управління економічною безпекою в рамках загальної системи управління суб'єктом господарювання.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Оцінка наслідків членства України у Світовій організації торгівлі: монографія / за заг. ред. докт. екон. наук, проф. М.О. Кизима, канд. техн. наук, проф. І.Ю. Матюшенка / М.О. Кизим, І.Ю. Матюшенка, В.В. Шпилевський, В.Є. Хаустова, О.В. Доровський, С.В. Антоненко, С.В. Беренда, А.Д. Олійник, І.В. Ярошенко, І.Б. Семигуліна, Д.М. Костенко, Ю.М. Маханьова, Ю.М. Моїсеєнко, І.Ю. Бунтов. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2014. – 212 с.
2. Кизим М.О. Возможности та угрозы від членства України в СОТ для машинобудування в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄврАзЕС / М.О. Кизим, А.Д. Олійник, І.Ю. Матюшенка, В.Є. Хаустова, А.О. Омаров, Ю.М. Моїсеєнко, І.Ю. Бунтов // Бізнес Інформ. – 2014. – № 2. – С. 59-70.
3. Экспорт продукции машиностроения из Украины в 2013 г. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://liberal.in.ua/statistika/eksport-produktsii-mashinostroeniya-iz-ukraini-v-2013g.html>.
4. Не только Россия: топ-5 потенциальных рынков для продукции украинского машиностроения – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id508>.
5. Оцінка возможностей расширения і замещения рынков збуту для продукции підприємств реального сектора України: монографія / за ред. докт. екон. наук, проф. М.О. Кизима, канд. техн. наук, проф. І.Ю. Матюшенка / М.О. Кизим, І.Ю. Матюшенка, В.В. Шпилевський, В.Є. Хаустова, С.В. Антоненко, С.В. Беренда, Н.В. Белікова, О.В. Козирева, Ш.А. Омаров, А.Д. Олійник, І.В. Ярошенко, І.Б. Семигуліна, О.Ю. Полякова, В.О. Шликова, О.В. Ханова, А.О. Костенко, Ю.М. Маханьова. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2014. – 280 с. Укр. Мова
6. О перспективах развития украинской промышленности [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://newsradio.com.ua/rus/2014_04_04/
7. Pochti-vse-mashinostroenie-v-strane-ne-imeet-alternativnih-rinkov-sbita-krome-rossijskogo-jekspert-3116/.
8. Инвестиционный климат Украины 2014-15 годов и ассоциация с ЕС: прогнозы экспертов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.prostobiz.ua/finansy/investment/stati/investitsionny_klimat_ukrainy_2014_15_godov_i_assotsiatsiya_s_es_proгноzy_ekspertov.
9. Экспорт-імпорт окремих видів товарів за країнами світу за січень-грудень 2012 року [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2012/zd/e_iovt/arh_iovt2012.htm.
10. Экспорт-імпорт окремих видів товарів за країнами світу за січень-грудень 2013 року [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/zd/e_iovt/arh_iovt2013.htm.
11. Офіційний сайт світової асоціації виробників автотранспортних засобів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oica.net/>.
12. Ассоциация автопроизводителей Украины «Укравтопром»: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/>.
13. Не только Россия: топ-5 потенциальных рынков для продукции украинского машиностроения [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bakertilly.ua/ru/news/id508>.
14. Макарова Ю.Н. Теоретические аспекты промышленной кооперации малых и крупных предприятий / Ю.Н. Макарова // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2011. – № 5 (2). – С. 124-128.
15. Кукина Е.Е. Хозяйственные риски на предприятиях реального сектора экономики: классификация, оценка, система управления / Е.Е. Кукина // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – № 7-8. – С. 98101.
16. Ивантер В.В. Экономические последствия создания ЕЭП и присоединения к нему Украины / В.В. Ивантер, В.М. Геец, В.А. Ясинский, А.А. Широу, А. М. Анисимов // Евразийская Экономическая Интеграция. – 2012. – №1 (14). – С. 4-31.
17. Монетарний огляд за перше півріччя 2014 року [Електронний ресурс] / Генеральний департамент грошово-кредитної політики Національного банку України. – Режим доступу: <http://bank.gov.ua/docscatalog/document?id=9792473>.
18. Про внутрішню та зовнішню становище України в 2012 році. Звернення Президента України до Верховної Ради України VII скликання. – К.: ДП «НВЦ «Пріоритети», 2012. – 74 с.